

MS DAILY BRIEF – 16 septembrie 2022

Cuprins

ONU face presiuni asupra Rusiei și Ucrainei pentru încheierea unui acord privind transportul de îngrășăminte prin Marea Neagră.....	1
Portul Mykolaiv nu se poate alătura „inițiativei cerealelor”.....	2
Marina israeliană acceptă arma principală Leonardo pentru corvetele Saar 6 - Tunul Super Rapid de 76 mm.....	2
Saab primește comenzi din Suedia pentru modernizarea submarinelor	3
Marina finlandeză primește al 4-lea și ultimul FAC clasa Hamina	4
Trei nave de croazieră GNL suplimentare marchează reperatele cheie.....	5
Vrachier administrat de Grecia a expediat cărbune din Rusia după sancțiunile UE	6
Privatizarea Daewoo Shipbuilding este o prioritate pentru Coreea	7
CEO în atenție: Allard Castelein, Portul Rotterdam.....	7

ONU face presiuni asupra Rusiei și Ucrainei pentru încheierea unui acord privind transportul de îngrășăminte prin Marea Neagră

Reprezentanții ONU continuă să facă presiuni asupra Rusiei și Ucrainei pentru încheierea unui acord privind exporturile de produse chimice prin Marea Neagră, în încercarea de a ușura prețurile globale ale îngrășămintelor și de a consolida angajamentul lui Vladimir Putin față de actualul acord privind transportul de cereale.

Diplomații ONU au purtat discuții cu Kievul și Moscova pentru a redeschide o conductă care transportă amoniac - un ingredient cheie în producția de îngrășăminte pe bază de nitrați - din Rusia până pe coasta Ucrainei a Mării Negre.

Rebeca Grynspan, oficialul ONU care a condus grupul operativ, a confirmat negocierile într-o declarație pentru Financial Times. *“Discuțiile se îndreaptă în direcția cea bună și toate părțile depun toate eforturile la fiecare nivel pentru a asigura un rezultat pozitiv”, a spus ea, adăugând că negocierile continuă “urgent” cu scopul de a evita “o criză alimentară la scară globală” în anii următori.*

Propunerea face parte dintr-un acord privind alimentele și îngrășămintele promis președintelui Putin în schimbul susținerii unui acord privind cerealele încheiat între Moscova și Kiev, în luna iulie. Aceasta ar permite transporturilor rusești de amoniac să utilizeze același coridor maritim care a transportat aproape trei milioane de tone de grâu, porumb și alte produse alimentare din porturile ucrainene blocate anterior. Dacă ar avea succes, o astfel de afacere ar permite ca două milioane de tone din componenta chimică - în valoare de aproximativ 2,4 miliarde de dolari la prețurile actuale - să fie expediate în fiecare an din Rusia. Negociatorii speră că acest fapt ar putea contribui la

aplanarea unei crize alimentare globale, precum și la consolidarea acordului existent privind cerealele, oferindu-i lui Putin o miză în plus în succesul său.

Discuțiile s-au intensificat în ultimele săptămâni. Vladimir Putin a criticat dur acordul privind cerealele săptămâna trecută, stârnind temeri că acesta s-ar putea prăbuși. Plângerile sale - el a susținut în mod eronat că majoritatea transporturilor de cereale nu au fost conduse către țările sărace - au fost reluate de președintele Turciei, Recep Tayyip Erdogan, care a ajutat la intermedierea acordului cu cerealele. Cei doi lideri se întâlnesc săptămâna aceasta la Samarkand, în Uzbekistan.

Nu este clar dacă recentul regres militar pe care Kievul l-a provocat forțelor ruse din nord-estul Ucrainei va afecta discuțiile.

Amoniacul este o componentă cheie a îngrășămintelor. Rusia furniza 20% din încărcăturile maritime ale lumii cu ingredient chimic înainte de invazia Moscovei în Ucraina, potrivit companiei de cercetare ICIS. Prețurile îngrășămintelor s-au dublat în ultimul an, potrivit ONU, în parte pentru că o conductă care leagă regiunea Samara din sud-vestul Rusiei de portul ucrainean Pivdennyi de la Marea Neagră a fost oprită în luna februarie. Conducta transporta aproximativ 2,3 milioane de tone de amoniac rusesc pe an, potrivit furnizorului de date Argus Media.

ONU solicită, de asemenea, eliberarea a 20.000 până la 40.000 de tone de amoniac blocat în Pivdennyi, potrivit a două dintre persoanele participante la discuții. Kievul ar urma să beneficieze de venituri de zeci sau chiar sute de milioane de dolari în taxe de tranzit și portuare, a spus una dintre acestea.

Reprezentanții ONU insistă, de asemenea, ca Moscova să permită transporturile de cereale dintr-un al patrulea port, Mykolayiv, care a fost sub foc de artilerie rusească grea și se află în apropierea ofensivei ucrainene în jurul Hersonului, în sudul țării.

Sursa: https://www.defenseromania.ro/onu-face-presiuni-asupra-rusiei-si-ucrainei-pentru-incheierea-unui-acord-privind-transportul-de-ingrasaminte-prin-marea-neagra_618164.html

Portul Mykolaiv nu se poate alătura „inițiativei cerealelor”

În prezent, portul comercial maritim Mykolaiv nu se poate alătura „inițiativei cerealelor” din cauza apropierei sale de linia de luptă. Acest lucru a fost anunțat de șeful OVA Mykolayiv, Vitaly Kim, în timpul briefing-ului. "Din păcate, concluzia a fost că nu ne putem alătura "acordului de cereale" în acest moment din cauza apropierei directe de linia de luptă. Prin urmare, se va putea vorbi despre asta doar atunci când linia de luptă se va schimba semnificativ în favoarea noastră", spuse Kim. Anterior, ministrul Afacerilor Externe Dmytro Kuleba a raportat că Ucraina va lua în considerare posibilitatea aderării portului Mykolaiv la „inițiativa cerealelor” dacă Rusia respectă acordurile privind deblocarea porturilor ucrainene și garantarea securității. Ministerul Infrastructurii a raportat că lucrează la aderarea portului Mykolaiv la „inițiativa cerealelor”.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/194378>

Marina israeliană acceptă arma principală Leonardo pentru corvetele Saar 6 - Tunul Super Rapid de 76 mm

Marina israeliană acceptă pentru corvetele Saar 6 Marina tunului naval 76/62 Super Rapido Multi-Feeding al lui Leonardo pentru corvetele de clasa 6 Sa'ar Oz și Magen.

Pe 13 septembrie, la baza navală din Haifa, în Israel, a avut loc ceremonia de acceptare a armelor navale 76/62 Super Rapido Multi-Feeding a lui Leonardo la bordul navei marinei israeliene clasa Oz/Magen Sa'ar 6, care include în total patru nave. 76/62 SR MF va desfășura capacitățile de apărare aeriană, anti-suprafață și antirachetă ale corvetelor. Marina israeliană este unul dintre primii utilizatori la nivel mondial ai tunului Compact 76/62 și șase tunuri sunt încă în stare operațională și în uz din 1973 la bordul ambarcațiunilor cu rachete Nirit Saar 4.5. Marina israeliană a achiziționat patru tunuri noi instalate acum la bordul noilor corvete Sa'ar 6 și este de așteptat ca în următorii ani să fie achiziționate muniție avansată și mai multe tunuri noi. Tunul naval 76/62 Super Rapido este un sistem avansat tehnologic capabil să satisfacă cele mai stricte cerințe operaționale moderne. Deja ales de peste 60 de marine din întreaga lume, sistemul se remarcă prin cadența de tragere de 120 de cartușe pe minut, ceea ce îi permite să facă față oricărui tip de scenariu, de la apărarea aeriană și anti-suprafață până la apărarea antirachetă, și cu sistemul său de încărcare Multi – Feeding. Acest lucru permite selectarea în timp real cu muniție convențională sau ghidată în funcție de scenariul specific. Tunul naval menține o capacitate exclusivă de a integra muniție echipată cu fuze 3AP programabile multifuncționale și fulgi 4AP dezvoltate și fabricate de Leonardo, garantând eficacitate maximă, precizie și flexibilitate operațională ridicată pe baza caracteristicilor de programare a configurației specifice misiunii.

În comparație cu sistemele navale de apărare din categoria sa disponibile astăzi, 76/62 Super Rapido oferă flexibilitate operațională maximă datorită capacității sale de a integra și de a trage toate tipurile de muniție convențională disponibile pe piață. Acesta permite tragerea cu SAPOMER lui Leonardo, singura muniție convențională care atinge o rază de acțiune de 20 km, precum și cu noua muniție ghidată Leonardo lui Vulcano, care permite angajarea unei ținte de până la 35 km cu precizie metrică la orice distanță prin menținerea distanțelor mari. din amenințări. Muniția Vulcano poate fi echipată și cu cea mai recentă generație de căutători (IR-Infra Red și SAL-Semi Active Laser), ceea ce mărește și mai mult precizia prin eliminarea marjei de eroare și reducerea riscurilor chiar și în cele mai dificile medii. 76/62 Super Rapido este singurul sistem capabil să tragă aceste două tipuri de muniție. Setul Strales al lui Leonardo oferă angajarea celor mai provocatoare ținte, cum ar fi amenințările subsonice și supersonice. Setul Strales include un scut special pentru cărucior și o antenă de radiofrecvență (RF) pentru a ghida ultima generație de muniție DART (Driven Ammunition Reduced Time of Flight) de la Leonardo, cu capacitatea sa mare de manevră (mai mare decât cea a unei rachete). Are, de asemenea, o gamă de cuplare de 6 – 8 km și o siguranță programabilă capabilă să se activeze la o anumită distanță de țintă pentru a maximiza eficacitatea. Antena, prin emiterea de fascicule RF, ghidează muniția DART către țintă și garantează acuratețe maximă de angajare cu 3 sau 5 rafale de muniție. Capacitățile avansate care vin odată cu utilizarea kitului Strales, precum și a muniției DART și Vulcano, pot fi realizate numai prin utilizarea tehnologiilor lui Leonardo.

Sursa: <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/09/israeli-navy-accepts-leonardo-main-gun-for-saar-6-corvettes/>

Saab primește comenzi din Suedia pentru modernizarea submarinelor

Saab a anunțat pe 14 septembrie 2022 că a primit noi comenzi de la FMV (Administrația Suedeză a Materialului de Apărare) pentru modernizarea HSwMS Södermanland. Saab a primit noi comenzi de la FMV cu privire la modernizarea submarinelor. Comenzile includ o prelungire a duratei de viață a HSwMS Södermanland, precum și noi baterii. Valoarea totală a comenzii este

de 470 milioane SEK (~44 milioane USD). Extinderea duratei de viață înseamnă că submarinul HSwMS Södermanland va primi aproximativ 50 de modificări, prelungindu-și și îmbunătățind operabilitatea pentru încă șase ani. Comenzile includ, de asemenea, un schimb de baterii pentru actuala flotă de submarine a Marinei Suedeze, precum și un proiect axat pe dezvoltarea bateriilor, pentru a asigura capacitatea atât în prezent, cât și pe termen lung. „Suntem mândri să fim un partener de încredere al FMV în asigurarea capacităților submarine pentru Marina Suedeză. Aceste comenzi ne oferă oportunitatea de a planifica continuu cea mai bună cale de urmat împreună cu clientul.”

Sursa: <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/09/saab-receives-orders-from-sweden-for-submarine-upgrades/>

Marina finlandeză primește al 4-lea și ultimul FAC clasa Hamina

Patria Group a anunțat, pe 13 septembrie 2022, că a livrat a patra și ultima barcă cu rachetă modernizată clasa Hamina Marinei finlandeze la Upinniemi. Patria a livrat Marinei finlandeze în Upinniemi cea de-a patra și ultima barcă cu rachetă modernizată clasa Hamina. În cadrul proiectului Mid-Life-Upgrade (MLU), Patria a acționat ca antreprenor principal, proiectant și integrator principal de sisteme. A patra ambarcațiune cu rachetă clasa Hamina modernizată, numită Pori, și-a început testele de acceptare pe mare legate de punerea în funcțiune a ambarcațiunii deja în primăvară, care au continuat și în timpul verii. În total, patru bărci cu rachete au fost modernizate între 2018-2022 ca parte a proiectului MLU, oferind noi capacități marinei finlandeze. Revizia la scară largă asigură capacitatea de a contracara amenințările maritime, de a respinge atacurile pe mare, de a proteja liniile maritime și de a monitoriza și asigura integritatea teritorială. Cu noul sistem de torpilă și rachete suprafață, precum și modernizări ale sistemului de rachete sol-aer, navele sunt capabile să impacteze în aer, suprafață și sub apă. Ciclul de viață planificat al clasei Hamina se extinde până în anii 2030 cu actualizarea ciclului de viață. „Modernizarea și modernizarea la mijlocul vieții Clasei Hamina ilustrează bine capacitatea avansată de integrare a sistemului Patria. Pe lângă revizuirea și extinderea ciclului de viață, unul dintre obiectivele principale în modernizarea Clasei Hamina a fost dezvoltarea performanței războiului anti-submarin. Ca parte a noilor capacități, Patria a furnizat navelor din clasa Hamina noul sistem inovator de ținte de antrenament pe care l-a dezvoltat, care permite antrenamentul de război antisubmarin într-un mod flexibil și cel mai rentabil.” A declarat Veli-Pekka Heinonen, directorul de afaceri pentru marină al diviziei Patria Finlanda. Patria este un furnizor internațional de servicii de asistență pentru ciclul de viață de apărare, securitate și aviație, instruire pentru piloți și soluții tehnologice. Patria oferă clienților săi aerospațiali și militari disponibilitatea echipamentelor, dezvoltarea continuă a performanței, precum și produse și servicii selectate de sisteme de informații, supraveghere și management. Patria are mai multe locații, inclusiv Finlanda, Țările de Jos, Suedia, Norvegia, Belgia, Estonia și Spania. Patria este deținută de Finlanda (50,1%) și Norwegian Kongsberg Defence & Aerospace AS (49,9%). Patria deține 50% din Nammo, iar împreună aceste trei companii formează un parteneriat nordic de apărare.

Despre modernizarea FAC clasa Hamina Toate cele patru nave din clasa Hamina sunt modernizate ca parte a Modernizării Mid-Life (MLU), oferind noi capacități marinei finlandeze. Antreprenorul local Patria a acționat ca antreprenor principal, proiectant și integrator principal de sisteme. Scopul proiectului Mid-Life Upgrade este de a asigura durata de viață a navelor până în 2030 și de a prelungi timpul în care navele pot funcționa independent. Proiectul va adăuga, de

asemenea, noi capacități la războiul antisubmarin (ASW) și la capacitățile de apărare de suprafață. Lucrările de modernizare includ: Un tun principal BAE Systems Bofors 40 Mk4 de 40 mm (înlocuind Mk3 de 57 mm) Rachetă antinavă IAI Gabriel V Saab Torpedo 47 Stații de arme de la distanță Saab Trackfire Sistem de management al luptei Saab 9LV Sonar Kongsberg ST2400 cu adâncime variabilă Cu acest MLU, clasa Hamina va fi compatibilă cu viitoarele corvete de clasă Pohjanmaa ale marinei finlandeze.

Sursa: <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/09/finnish-navy-receives-4th-and-final-hamina-class-fac/>

Trei nave de croazieră GNL suplimentare marchează reperatele cheie

Industria de croazieră se pregătește pentru lansarea a trei nave mari de croazieră înainte de sfârșitul anului, fiecare alimentată cu gaz natural lichefiat. Face parte din eforturile industriei de a-și îmbunătăți performanța de mediu, croaziera fiind printre sectoarele de transport maritim care adoptă rapid GNL. Cruising și-a lansat primele nave capabile să funcționeze în întregime cu GNL la sfârșitul anului 2018 și s-a mutat pe un total de șapte nave mari de croazieră deja în serviciu folosind GNL, iar alte trei sunt programate să intre în serviciu în noiembrie și decembrie anul acesta. În prezent, există un total de 10 nave de croazieră alimentate cu GNL, inclusiv trei nave mai mici și cele șapte nave de croazieră mari, plus alte 25, fie în construcție, fie pe comandă pentru livrare până în 2028. Patru nave de croazieră GNL suplimentare sunt, de asemenea, opționale. Carnival Corporation a fost prima care a introdus nave de croazieră alimentate cu GNL, lucrând cu Germania Meyer Werft pentru a dezvolta proiectele pentru primele nave mari de croazieră. AIDANova a fost lansată în 2018 ca prima din clasă, platforma de design fiind adoptată și de Costa, P&O și Carnival Cruise Line. Recent, următoarele două nave construite pe platforma GNL au marcat reperate cheie în timp ce se pregătesc pentru viitoarele lor călătorii inaugurale. Al doilea vas de croazieră alimentat cu GNL al Carnival Cruise Line, Carnival Celebration a pornit luni, 5 septembrie, pentru prima sa rundă de teste pe mare, de la șantierul naval Meyer Turku. Șantierul naval finlandez a construit două nave de croazieră cu GNL pentru Costa și acum finalizează al doilea dintre cele două nave de croazieră pentru Carnival. Celebrarea Carnivalului a avut un contingent complet de ofițeri, tehnicieni și ingineri la bord pentru a testa temeinic sistemele tehnice, mecanice și de navigație ale navei atunci când a pornit pentru prima dată la mare la începutul lunii septembrie. „În timpul probelor pe mare, Carnival Celebration a fost supusă mai multor teste, care sunt menite să determine capacitatea navei și performanța ei. Am făcut multe teste de manevră, cum ar fi teste de durabilitate, teste de direcție, teste de viteză și teste de propulsie. Nava s-a descurcat minunat și, în scurt timp, o vom scoate și vom începe să navigăm”, a raportat căpitanul Vincenzo Alcaras. Celebrarea Carnivalului intră în serviciu pe 6 noiembrie. Ea va face o navigație specială transatlantică de la Southampton la Miami înainte de a începe croaziera de 7 zile în Caraibe. Ea va deveni prima navă de croazieră alimentată cu GNL care va avea sediul în Miami.

O altă navă de croazieră construită pe aceeași platformă, Arvia de la P&O Cruises, fiind construită la Meyer Werft în Germania, a marcat, de asemenea, o piatră de hotar pe 27 august. Nava de croazieră lungă de 1.130 de picioare a fost manevrată din docul II acoperit al clădirii Meyer. Flotarea a început dimineața devreme, cu nava poziționată lângă docul de amenajare, unde pâlنيا și catargul vor fi ridicate pe navă cu o macara. Bărcile de salvare ale navei au sosit și ele în curte și vor fi plasate în grupe în timp ce ea se află la docul de amenajare. Se așteaptă că Arvia își va

efectua transportul pe Ems către Marea Nordului la începutul lunii octombrie. Ea va fi apoi supusă probelor pe mare și amenajării finale înainte de predarea ei. Călătoria ei inaugurală este programată pentru 9 decembrie, cu navigație dus-întors de la Southampton la Insulele Canare. După ce Arvia a părăsit sala clădirii, modulul plutitor al camerei mașinilor pentru cea de-a treia navă de croazieră alimentată cu GNL Carnival, Carnival Jubilee a fost mutat în doc pentru a fi îmbinat cu alte blocuri care fuseseră deja asamblate în sală. Jubileul de carnaval urmează să fie livrat la sfârșitul anului 2023. Bazate pe aceeași platformă, toate cele trei nave au aproximativ 180.000 de tone brute și găzduiesc mai mult de 5.200 de pasageri. Au elemente de design comune, cum ar fi un atrium cu trei etaje și elemente unice pentru fiecare linie de croazieră. P&O extinde opțiunile de luat masa și de divertisment, în timp ce Carnival Celebration are o zonă pentru a evidenția Miami și elemente speciale, inclusiv accesorii și mobilier de la navele de croazieră anterioare ale companiei, pentru a marca cea de-a 50-a aniversare a Carnivalului. MSC se pregătește, de asemenea, să lanseze prima sa navă de croazieră cu GNL, MSC World Europa marcând o piatră de hotar cheie pe 10 septembrie. Nava a finalizat prima ei bunkerare GNL în portul francez La Rochelle. Cu 215.863 de tone brute, ea devine una dintre cele mai mari nave de croazieră din lume. Ceremonia ei de denumire este programată pentru 13 noiembrie la Doha, capitala Qatarului, în timp ce nava servește drept hotel în timpul meciurilor de la Cupa Mondială. Ea va naviga din Qatar până în martie 2023 înainte de a se re poziționa în Marea Mediterană. Disney Cruise Lines a anunțat, de asemenea, detalii despre cea de-a doua sa navă de croazieră alimentată cu GNL, care va fi numită Disney Treasure când va intra în funcțiune în 2024. Royal Caribbean International se pregătește pentru lansarea primei sale nave de croazieră alimentată cu GNL, Icon of the Seas, la sfârșitul anului 2023, precum și o navă de croazieră mai mică, de lux, Silver Nova, în construcție pentru marca sa Silversea Cruises. Nava de croazieră de 54.500 de tone brute este programată să intre în serviciu în vara lui 2023. Fincantieri începe construcția primelor nave de croazieră alimentate cu GNL. Lucrările au început în iulie la primul vas de croazieră cu GNL pentru compania germană TUI Cruises. Fincantieri construiește, de asemenea, o nouă clasă de nave de croazieră cu GNL pentru Princess Cruises.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/three-additional-Ing-cruise-ships-mark-key-milestones>

Vrachier administrat de Grecia a expedit cărbune din Rusia după sancțiunile UE

O navă administrată de o companie cu sediul în Grecia a transportat cărbune dintr-un port din Rusia la sfârșitul lunii trecute, după ce sancțiunile Uniunii Europene asupra mărfii au intrat în vigoare, potrivit datelor maritime analizate de Bloomberg. Nava, Stavros, a finalizat încărcarea a 53.000 de tone de cărbune de la terminalul de marfă în vrac Taman din Rusia pe 29 august, potrivit datelor de la firmele de analiză Kpler și Logistic OS. A sosit într-un port din apropierea orașului Iskenderun din Turcia pe 5 septembrie, arată datele Bloomberg de urmărire a navelor. Stavros este administrat de Maritime Mediteranei de Est, cu sediul în Atena. Un purtător de cuvânt al companiei a refuzat să comenteze asupra încărcăturii navei, dar a spus că nu ar putea exista o încălcare a sancțiunilor dacă destinația nu se află în UE. Comisia Europeană a declarat anterior că sancțiunile se aplică oricăror transporturi de cărbune care provin din Rusia, indiferent de destinația lor. Interdicția referitoare la cărbune se referă atât la „cumpărarea” cât și la „transferul” acestor mărfuri, indiferent de destinația finală, a precizat executivul UE. Sancțiunile se extind și asupra finanțării și asigurărilor de către companiile din UE, indiferent de originea companiei care preia

marfa. Nu este clar dacă cărbunele provine din Rusia sau cine deține în cele din urmă nava, în timp ce destinația finală și utilizarea transportului sunt necunoscute. De la invadarea Ucrainei de către Rusia în februarie, UE a introdus o serie de sancțiuni în efortul de a crește presiunea asupra mașinii de război a președintelui Vladimir Putin. Dar restricțiile au impus și costuri masive economiilor europene, creșterea prețurilor la energie declanșând inflația și creșterea ratelor dobânzilor, mai ales că Kremlinul a închis o conductă cheie de gaz către Germania în această lună. Interzicerea importurilor de cărbune din Rusia a început pe 10 august, după o perioadă de încetinire de patru luni. Comisia a emis o clarificare luna trecută pentru a sublinia că sancțiunile interzic companiilor din UE să furnizeze servicii, cum ar fi finanțare sau asigurare, oricăror transporturi de cărbune originare din Rusia. O circulară trimisă luna trecută de membrii Grupului Internațional de Cluburi P&I, care acoperă 90% din tonajul oceanic al lumii pentru riscuri precum scurgerile, sugera că companiile au fost surprinse de explicația UE și și-au asumat interdicția privind transferurile și serviciile. nu s-ar aplica destinațiilor de export din afara UE. Majoritatea asigurătorilor sunt supuși jurisdicției UE, potrivit circularei, deoarece chiar și cei care au sediul în afara blocului se bazează pe reasigurătorii europeni pentru a-și diversifica riscurile. Stavros a plecat de la dana 2B din terminalul de marfă în vrac Taman și a părăsit apele rusești îndreptându-se spre Turcia, potrivit datelor de transport maritim. Acea dană este folosită pentru încărcarea cărbunelui, potrivit agenției de transport maritim EISA. După oprirea sa în Turcia, nava a stat mai sus în apă decât atunci când a sosit, potrivit datelor Bloomberg de urmărire a navelor, indicând că a descărcat o cantitate substanțială de marfă. Un purtător de cuvânt al comisiei a refuzat să comenteze, spunând că aplicarea sancțiunilor este o chestiune de competență autorităților naționale. Un purtător de cuvânt al guvernului elen a declarat că nu poate comenta. Stavros are asigurare de protecție și despăgubire la Standard Club, conform site-ului său. Intrarea spune că capacul navei este introdus în divizia europeană a Standard Club. Companiilor din Marea Britanie li se interzice, de asemenea, să ofere asigurări pentru transporturile de cărbune rusești, potrivit unui oficial guvernamental familiarizat cu regimul britanic. Această interdicție se aplică indiferent de destinația cărbunelui, a spus oficialul, care a vorbit sub rezerva anonimatului. Un oficial de la Standard Club a spus că are politici în vigoare conform cărora un transport sancționat nu va fi asigurat, dar că nu va intra în detaliile mărfurilor individuale. Interdicția cărbunelui a fost aprobată de UE în aprilie, ca parte a celui de-al cincilea pachet de sancțiuni împotriva Rusiei. UE a declarat la acea vreme că va afecta un sfert din toate exporturile rusești de cărbune, reprezentând venituri anuale de aproximativ 8 miliarde de euro (8 miliarde de dolari). Restricțiile asupra transporturilor maritime de petrol rusești vor intra și ele în cursul acestui an. Aceste măsuri vor include, în mod similar, interzicerea serviciilor conexe, inclusiv asigurările, care sunt folosite pentru a transporta petrolul în întreaga lume.

Sursa: <https://gcaptain.com/greek-managed-bulk-carrier-shipped-coal-from-russia-after-eu-sanctions/>

Privatizarea Daewoo Shipbuilding este o prioritate pentru Coreea CEO în atenție: Allard Castelein, Portul Rotterdam

Portul Rotterdam a deschis o cale pentru porturile la nivel global în ceea ce privește automatizarea, digitalizarea și decarbonizarea. Când intră în ultimul an al mandatului său, Allard Castelein, CEO, Port of Rotterdam, spune că mai este mult de lucru. În timp ce multe organizații globale sunt

experte în „vorbirea”, portul Rotterdam se remarcă drept „mersul pe jos” în ceea ce privește investițiile reale și inovarea în robotică, digitalizare și îmbunătățiri ale infrastructurii pentru a facilita transferul eficient și eficient al mărfurilor navei pentru distribuție la nivel global. La cârmă, pentru a asigura un flux bun al comerțului, este CEO-ul Allard Castelein, care deține primul loc la cel mai mare port al Europei din 2014. Astăzi, Castelein, care intră în ultimul an al mandatului său, și echipa sa se confruntă cu o serie de provocări unice, inclusiv războiul rusesc din Ucraina și sancțiunile rezultate care au oprit fluxul comerțului rus către vest și au aruncat întreaga Europă într-o eră de incertitudine în ceea ce privește securitatea energetică și economică. Portul Rotterdam: după cifre „Portul Rotterdam este de departe cel mai mare port din Europa și unul dintre cele mai importante porturi din lume”, a spus Castelein, mișcând aproximativ 470 de milioane de tone pe an [468,7 milioane de tone în 2021], creând aproximativ 565.000 de locuri de muncă de către întreprinderile asociate. către port, plus „8,2% din produsul național brut de 63 de miliarde de euro prin volumele comerciale pe care le generăm și le facilităm”. În ciuda dependenței istorice a portului de transportul de mărfuri – în special de energie – către și dinspre Rusia, la jumătatea lunii iulie, portul a raportat că transportul total de mărfuri în prima jumătate a anului 2022 de 233,5 milioane de tone a fost ușor mai mare (0,8%) decât în prima jumătate a anului 2021, cu creșteri puternice ale mărfurilor de GNL și cărbune pentru a reduce impactul reducerii Rusiei a aprovizionării cu gaz către Europa prin conducte. În plus, producția de țiței a crescut, produsele petroliere scăzând. Debitul de minereu de fier, vrac agricol și containere a fost mai mic decât în aceeași perioadă a anului trecut. „Europa se bazează foarte mult pe energia rusă, iar situația geopolitică actuală face Europa foarte vulnerabilă”, a spus Castelein în anunțarea rezultatelor primului semestru din 2022. „O evoluție pozitivă este că în ultimele luni au fost făcuți pași concreți pentru a face aprovizionarea noastră cu energie mai sustenabilă și pentru a spori independența noastră energetică, în special prin decizii de investiții pentru a construi o mare biorafinărie și cea mai mare fabrică de hidrogen verde din Europa. Comunitatea de afaceri și-a luat angajamentul în ultima jumătate de an de a investi 3 miliarde de euro în tranziția energetică.” Autoritatea portuară a avut o primă jumătate a anului bună din punct de vedere financiar, cu venituri în creștere cu 6,3% (24,6 milioane EUR) la 412,2 milioane EUR și cheltuielile de exploatare scăzând cu 2,4% (3,1 milioane EUR), în principal din cauza cheltuielilor mai mici pentru extracția nisipului. Investițiile brute în prima jumătate a anului 2022 s-au ridicat la 117,1 milioane EUR, inclusiv injecțiile de capital în participații (față de prima jumătate a anului 2021: 100,5 milioane EUR). În timp ce războiul din Ucraina și insecuritatea energetică care rezultă este titlul de afiș, mai rămân alte provocări pentru Castelein și echipa sa – și de fapt pentru instalațiile portuare la nivel global – inclusiv inflația rampantă și amenințarea unei recesiuni. „De la izbucnirea războiului, am observat o schimbare în diverse volume, dar dacă adăugați toate plusurile și scădeți toate minusurile, rezultatele semestrului au fost aproximativ aceleași cu cele de anul trecut”, a spus Castelein. Dar nivelul în creștere al sancțiunilor face ca a doua jumătate a anului 2022 și după aceea să fie puțin mai puțin clară. „Cărbunele, petrolul, produsele petroliere, eventual gazul, GNL... fiecare dintre ele avea o dimensiune importantă în Rusia; aproximativ 20 până la 30% din volumele de energie au fost origine din Rusia. Acum, acest lucru se oprește complet în timp, cu excepția GNL. Și unele dintre volume vor fi înlocuite din alte surse. Dar, în total, este vorba de 62 de milioane de tone de volum comercial cu Rusia (pierdut). Nu mai există volum de comerț cu Rusia și acesta reprezintă aproximativ 8% din volumele noastre totale de containere la o destinație sau o origine rusă.”

Amenințarea unui port este o oportunitate a altui port

Lumea era un loc semnificativ diferit atunci când Castelein a preluat cârma la portul Rotterdam în 2014, odată cu evoluția simultană a piețelor, economiilor și tehnologiilor, dar în esență sa este cam același lucru. „Dacă te uiți pe fereastră, tot este un port”, a spus Castelein. „Încă avem navele care vin. Mai avem industriile care au o prezență și activitățile în instalațiile terminale care oferă servicii către nord-vestul Europei.” Acesta este exteriorul, iar Castelein spune că investiția Portului Rotterdam în echipamente tradiționale, hardware, dragare, securitate și infrastructură fizică este continuă și semnificativă. Dar „ce este sub capota” portului arată semnificativ diferit. În urmă cu opt ani, când a început în postul său, Castelein a spus că două perturbări majore „bazate pe digitalizare și tranziție energetică” vin rapid și „[am decis] că vom accepta acele întreruperi ca oportunități și nu ca amenințări”. Manifestarea acestor „oportunități” a transformat în esență organizația în miezul ei. „Ca companie, ne-am schimbat dramatic față de poziția anterioară de custode al facilităților, sediilor și porturilor”, a spus Castelein, „Am devenit un dezvoltator de afaceri, antreprenor, investitor și co-operator foarte activ și proactiv. creatorul diverselor soluții în tranziția energetică [și și] domeniul digital.” Cu destinația clară, portul a îmbrățișat și a pornit pe mai multe căi și inițiative „pentru a digitiza lanțul valoric logistic și pentru a crea un geamăn digital al acestui port; pentru a deveni cu adevărat cel mai inteligent port existent, cu o premisă și o bază IoT și un impuls continuu către optimizare și eliminarea deșeurilor.” Și în ceea ce privește „deșeurile”, Castelein se referă nu numai la reducerea deșeurilor în timp, bani și energie, ci și la reducerea deșeurilor din perspectiva profilului de emisie. „Am investit în ultimii doi ani cu mult peste 300 de milioane de euro în robotică, optimizare și digitalizare” în diferitele domenii portuare, a spus Castelein, inclusiv investiții în Routescanner [notă: Autoritatea Port of Rotterdam este compania-mamă a Routescanner] , care permite expeditorilor să-și planifice călătoriile de la și către punctul A la B oriunde pe această planetă. „Investim în hardware; investim în aplicația inteligentă, dar investim și în optimizarea întregii escale a portului”, a spus Castelein. Această investiție urmărește să aibă un beneficiu tangibil și el a spus că prin crearea unei platforme de acces deschis pentru toți furnizorii de servicii să interacționeze, perioada de escală în port poate fi redusă cu 20 până la 25%, ajutând efectiv companiile de pe întreg lanțul să reducă costurile. și emisii. „Acum, asta nu e eficiență. Asta va economisi timp, va economisi bani, va economisi emisii”, a spus Castelein. „Dar același lucru se aplică dacă ne conectăm la alte porturi și avem mai multe informații activate de AIS pe o parte mai lungă a lanțului valoric.” În acest scop, Autoritatea Portului din Rotterdam și Autoritatea Maritimă și Portuală din Singapore (MPA) au semnat recent un memorandum de înțelegere pentru a stabili „cel mai lung coridor verde și digital din lume” pentru a permite transportul cu emisii reduse și zero de carbon, reunind diferite părți interesate din întreaga lume. lanț cu scopul de a realiza primele nave sustenabile care navighează pe rută până în 2027. Esențial pentru parteneriat este faptul că Singapore și Rotterdam sunt printre cele mai mari porturi de bunkerare din lume, roți cheie pe piața emergentă a combustibililor alternativi din sector. . Dincolo de combustibilii alternativi, Memorandumul de înțelegere urmărește, de asemenea, să optimizeze eficiența maritimă, siguranța și fluxul transparent de mărfuri prin crearea unei linii comerciale digitale în care sunt partajate datele relevante, documentația electronică și standardele.

Investiții pentru a atinge obiectivele de decarbonizare dură

În timp ce lumea se luptă în mod colectiv cu mijloacele pentru a-și reduce în mod eficient emisiile, portul Rotterdam a adoptat un plan pe patru piloni bazat pe eficiență, noi sisteme energetice, noi materiale și sisteme de combustibil/circularitate și decarbonizarea modalităților și a stabilit ținte dure pentru să-și conducă planul: reducerea cu 55% a emisiilor de carbon până în 2030; neutru din carbon până în 2050. „Eficiența reduce, de exemplu, căldura reziduală din industria de proces

pentru a furniza energie zonelor rezidențiale sau uzinelor și fabricilor departe de port”, a spus Castelein, dar include și construirea unei instalații de captare a carbonului care „poate colecta carbonul”. , livrați-l la gard și duceți-l prin port către un zăcământ de gaze epuizate în larg, unde este depozitat pentru eternitate.” Al doilea pilon este despre sistemul energetic, axat în principal pe electrificare și hidrogen. În urmă cu câteva luni, portul a anunțat că Shell va construi cel mai mare electrolizor (200 MW) din lume, cu așteptarea ca până în 2030 să aibă instalați 1,2 gigawați de capacitate electrolizată. Planul pentru acest lucru se extinde cu mult dincolo de zidurile portului, extinzând infrastructura de hidrogen în părțile de sud ale Olandei și în Germania pentru a furniza grupurilor industriale din Germania cu hidrogen verde, cu CO2 preluat în schimb pentru a fi stocat în același câmp epuizat. Pilonul circularității are mai multe fațete, incluzând o instalație de deșeurii în substanțe chimice, o instalație de reciclare pentru bateriile cu ioni de litiu, precum și construcția unei instalații durabile de combustibil pentru aviație. În ceea ce privește discuția despre cel de-al patrulea pilon – decarbonizarea modalităților – Castelein spune pur și simplu „fie investim, facilităm, alocăm terenuri, construim ziduri de chei, fie ne colaborăm în aceste procese. În cazul modalităților, „suntem co-investitor într-o instalație care furnizează pachete de baterii cu energie ecologică navelor interioare, unde acestea pot lua la bord o baterie complet încărcată, pot naviga punct-la-punct pe un coridor, pot descărca bateriile descărcate. , luați o baterie complet încărcată și continuați călătoria.” În total, Castelein estimează că portul este implicat în „cu mult peste 50 de proiecte în care operam, derulăm, colaborăm și co-investim”. „Dacă navighezi prin port, vezi pică din pământ, vezi clădirile înălțate; este real, este live, se adună”, a spus Castelein, care deplânge faptul că unul dintre dezavantajele jobului său este cantitatea enormă de timp pe care o poate lua pentru a evolua de la o idee bună la o soluție construită. Dar, cu Castelein la cârmă, toate drumurile duc la o reducere de 55% a emisiilor până în 2030 și neutru în carbon până în 2050. „Pentru amploarea acestei instalații portuare industriale, acest lucru este fără precedent”.

Sursa: <https://www.marinelink.com/news/ceo-focus-allard-castelein-port-rotterdam-499446>